

Konsumpcja paliw ciekłych po 3 kwartałach 2017 roku

Rok 2017 jest korzystny dla sektora paliw płynnych w Polsce. Bardzo dobre wyniki sprzedaży osiągają legalnie działające przedsiębiorstwa naftowe, a dynamika wzrostów oficjalnej sprzedaży w poszczególnych miesiącach od początku 2017 roku była na bardzo dobrym poziomie. Na większym oficjalnym popycie zyskiwały przedsiębiorstwa obracające paliwami ciekłymi, ale też budżet państwa z tytułu wyższych wpłat na konta fiskusa. Ten dynamiczny wzrost rynku ma swoje podstawy we wprowadzonych nowych regulacjach prawnych w postaci pakietu paliwowego, energetycznego, a także transportowego. Skuteczne i regularne kontrole odpowiednich służb skarbowych, policji i ITD spowodowały przeniesienie zaopatrzenia w paliwa do legalnie działających firm, pozbawiając szarą i czarną strefę sporej liczby odbiorców. Oczywiście to nie koniec wojny z nielegalnym obrotem paliwem, ale problem uległ znacznemu osłabieniu.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po 3 kwartałach 2017 w odniesieniu do 3 kwartałów 2016.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po 3 kwartałach 2017 roku w porównaniu do 3 kwartałów 2016 roku.

Wyszczególnienie		3 kwartały 2016		3 kwartały 2017		Wskaźnik 9 mies. 2016=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	4 052		4 304		106
	w tym całkowity import	360	9	504	12	140
Olej napędowy	Konsumpcja	12 528		14 541		116
	w tym całkowity import	3 034	24	5 006	34	165
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 377		3 546		105
	w tym całkowity import	2 849	84	3 035	86	107
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	19 957		22 391		112
	w tym całkowity import	6 243	31	8 545	38	137
Paliwo JET	Konsumpcja	662		791		119
	w tym całkowity import	24	4	3	0,4	10
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	589		613		104
	w tym całkowity import	100	17	90	15	90
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	135		114		84
	w tym całkowity import	64	47	30	26	47
OGÓLEM	Konsumpcja	21 343		23 909		112
	w tym całkowity import	6 431	30	8 668	36	135

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

Dodatkowymi elementami wspierającymi rynek były też przystępne dla kierowców ceny paliw i notująca coraz lepsze wyniki rozwoju polska gospodarka.

W stosunku do 3 kwartałów 2016 roku wzrost oficjalnej konsumpcji wyniósł 12%, przy czym w przypadku popytu na 3 główne gatunki paliw silnikowych ten wzrost był na identycznym poziomie.

Takie wyniki zostały osiągnięte w warunkach lekkiego ograniczenia produkcji krajowej, spadku eksportu i znacznego zwiększenia oficjalnego importu paliw. Co istotne, zwiększonych zakupów zagranicznych dokonali głównie członkowie POPiHN, a więc największy operatorzy rynkowi.

Po 9 miesiącach 2017 roku na rynku uplasowano prawie 2,6 mln m³ paliw więcej, niż w tym samym okresie 2016. Utrzymuje się wysoki trend wzrostowy dla zainteresowania zakupami benzyn silnikowych, duży wzrost oficjalnego popytu na olej napędowy, paliwo lotnicze JET, lekki olej opałowy oraz gaz płynny LPG. Mniejsze zainteresowanie, niż przed rokiem, jest ciężkim olejem opałowym. Przed rokiem wprowadzenie „Pakietu paliwowego” w znacznym stopniu ograniczyło nielegalny rynek paliw w sierpniu i we wrześniu - zarówno jeśli chodzi o wyłudzenia podatku VAT, jak też przestępstwa związane z unikaniem akcyzy. Interesujące były wyniki sprzedaży w tych dwóch miesiącach w roku 2017. Popyt nadal rósł, jednak wzrosty były już jednocyfrowe. Można je uznać za naturalny wzrost rynku po wyeliminowaniu oddziaływania szarej strefy.

W omawianym okresie wzrósł rynek gazu płynnego LPG, choć nie w tak znaczącym stopniu jak rynek benzyn silnikowych. Ta kontynuacja trendu z ubiegłego roku może potwierdzać fakt, iż kierowcy chętniej tankowali benzyny silnikowe niż autogaz nawet w samochodach posiadających podwójny system zasilania i przy korzystnej dla autogazu relacji cenowej. W tempie dwucyfrowym rozwija się rynek paliwa lotniczego JET. Wzrost popytu związany był z rozwojem lotniczych połączeń krajowych, większą ilością lotów oraz zwiększoną sprzedażą dla lotów międzynarodowych realizowanych z lotnisk krajowych.

Notowano wzrost popytu na lekki olej opałowy, co przy łagodnej w tym roku aurze, może oznaczać tylko jedno – wzrost oficjalnych zakupów. Należy jednak pamiętać, iż produkt ten często – wbrew prawu - wykorzystywany jest jako paliwo transportowe. Wzrost popytu każe zwrócić uwagę służb na możliwy proceder odbarwiania i dalszej odsprzedaży już jako paliwo dla ciężarówek.

Przedstawiane przez nas dane dotyczą oficjalnego rynku paliw. Rynek ten przez ostatni rok unormował się i wykazał znaczne wzrosty dynamiki. Należy jednak pamiętać, że szara i czarna strefa - mimo, że chwilowo zostały przyhamowane - wciąż jeszcze nie powiedziały ostatniego słowa i nadal na rynek trafiają pewne ilości paliw, od których nie zapłacono stosownych danin państwowych. Tylko ciągłe i skuteczne kontrole mogą utrzymać nielegalny rynek w zadowalających ryzach. Służby mają już do tego odpowiednie prawo, a i efekty ich pracy w ostatnich miesiącach rokuują pozytywnie.

Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2017 był na poziomie o 16% wyższym, niż przed rokiem, przy czym w sierpniu i we wrześniu br. dynamika wzrostu nieco zmalała, choć wciąż była dodatnia. To podtrzymanie trendu wzrostowego z I półrocza 2017. Dostawy rynkowe oleju napędowego wyniosły prawie 14,5 mln. m³ i były o 2 mln m³ większe, niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 34% całości dostaw, a dodatkowo były wyższe

o 65% od ubiegłorocznych. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPiHN, wzrósł jedynie o 2% osiągając poziom 2 mln m³. Oficjalna dynamika wzrostu dostaw rynkowych dla pozostałych firm, będących członkami POPiHN, osiągnęła w tym okresie ponad 3. krotny wzrost. Do kraju przywieziono łącznie 5 mln m³ tego gatunku paliwa.

Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2016, wyniósł 6%. Oficjalny import benzyn wzrósł o 40%, ale w konsumpcji krajowej stanowił tylko 12% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi – firmy członkowskie POPiHN – sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy i dostawy te wzrosły o ponad 50% przy spadku importu uzupełniającego o 74%. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym wyniósł 4,3 mln m³.

Sprzedaż gazu płynnego LPG była na poziomie o 5% wyższym, niż przed rokiem i wyniosła 3,5 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 3 mln m³ i było to około 68% rynku benzyn silnikowych. To o 1 punkt procentowy mniej niż po 3 kwartałach 2016. Gaz płynny LPG

w większości pochodzi z importu. Po 9 miesiącach 2017 udział importu w zaopatrzeniu rynku wyniósł 86% - o 2 punkty procentowe więcej, niż w roku poprzednim.

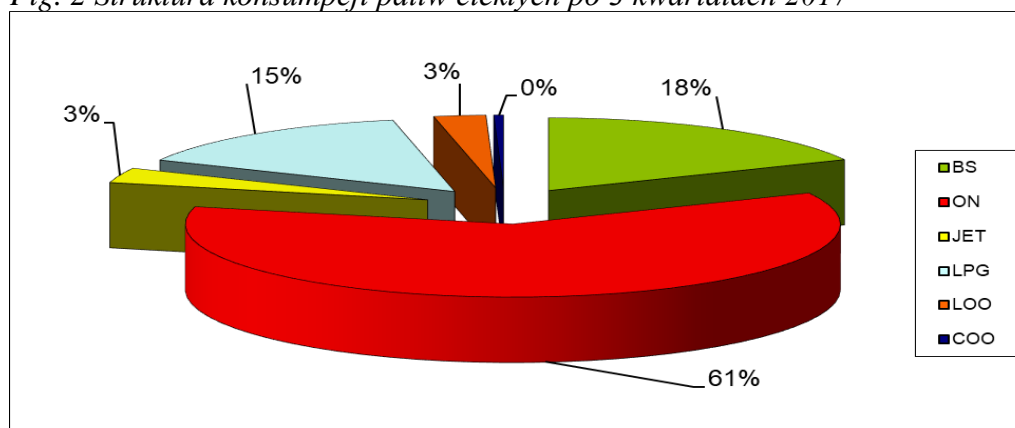
W dalszym ciągu dynamicznie rozwijał się krajowy rynek paliwa lotniczego JET. W stosunku do 3 kwartałów 2016 zapotrzebowanie na ten produkt wzrosło o 19%. Import był na znikomym poziomie. Dostawy na rynek krajowy rosną, ale wciąż są dużo mniejsze od sprzedaży tego paliwa poza Polskę.

Popyt na lekki olej opałowy wzrósł i po 3 kwartałach br. uplasował się na poziomie o 4% wyższym, niż przed rokiem. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego oleju grzewczego wyniósł 15%, podczas gdy przed rokiem wynosił 17%.

Zmalało zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy w wymiarze 16. procentowym. Nadwyżki produkcyjne tego gatunku paliwa tradycyjnie wysyłano w dużych ilościach za granicę.

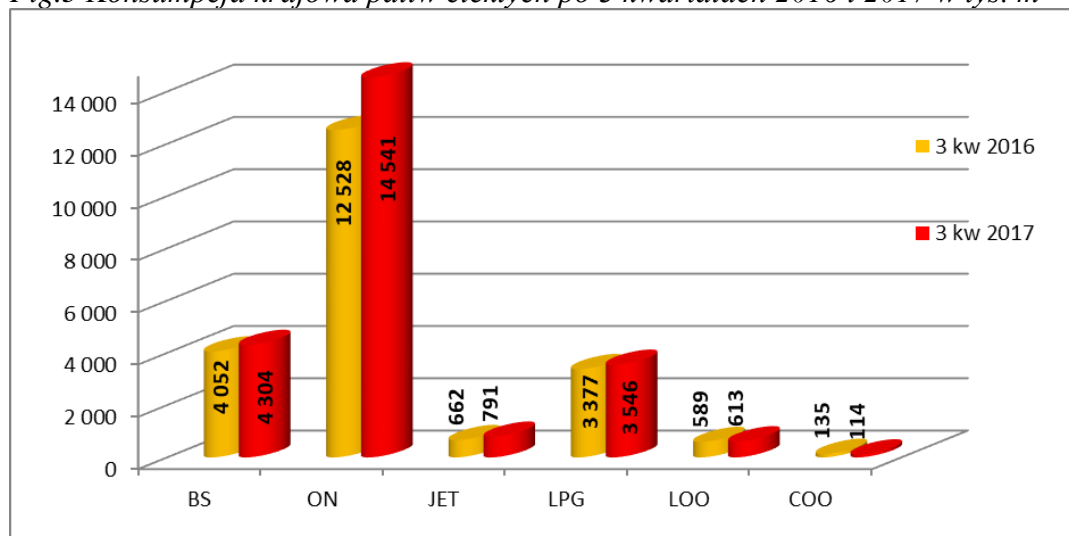
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była na poziomie wyższym o 12% od konsumpcji po 3 kwartałach 2016, przy czym o 6 punktów procentowych (z 30 do 36%) wzrósł udział oficjalnego importu paliw w zaspokojeniu popytu krajowego.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po 3 kwartałach 2017



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po 3 kwartałach 2016 i 2017 w tys. m³



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju nieznacznie się zmienił. Kosztem benzyn i gazu płynnego LPG o 3 punkty procentowe wzrósł udział oleju napędowego.

Rynek krajowy 3 głównych paliw transportowych (benzyna, oleju napędowego oraz autogazu) wykazał wynik lepszy o 12% od notowanego dla 9 miesięcy 2016, przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw ciekłych wzrósł z 31% z 37%. Wolumen wzrostu tego rynku to 2,4 mln m³ przy całkowitym zużyciu paliw przez pojazdy silnikowe na poziomie 22 mln m³, z czego z importu pochodziło około 8 mln m³.

Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 23,9 mln m³ i było to o 12% więcej niż przed rokiem. Konieczna do zaspokojenia potrzeb krajowych wielkość importu wyniosła 8,7 mln m³, co stanowiło 36% wielkości rynku

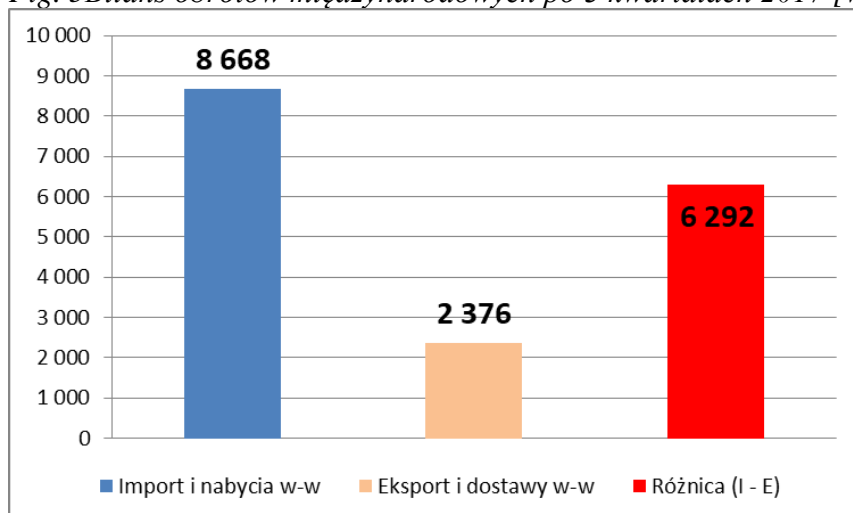
Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po 3 kwartałach 2017

w tys. m³

	Import	Eksport	Różnica (I-E)
Benzyzny silnikowe	504	210	294
Olej napędowy	5 006	90	4 916
Paliwo lotnicze JET	3	197	(-194)
LPG	3 035	0	3 035
Lekki olej opałowy	90	0	90
Ciężki olej opałowy	30	1 879	(-1 849)
Razem	8 668	2 376	6 292

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2017 [w tys. m³]



Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2017 wykazuje wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem. Ta różnica wynosi obecnie 6,3 mln m³, podczas gdy przed rokiem było to około 2,5 mln m³. Jest to też o około 1,9 mln m³ więcej, niż notowano po I półroczu 2017. Co istotne, wynik ten osiągnięto przy zmniejszonej produkcji krajowej. Wzrost importu netto, związany z normalizacją rynku, prowadzi do wzrostu dochodów podmiotów sektora naftowego, ale też wzrostu dochodów państwa z tytułu podatku, VAT, CIT i akcyzowego.